

Parkeringsplatser



– En litteraturstudie om inställningen gentemot dem och deras potentiella roll i framtidens städer.

Charlotte Wingårdh

Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
Område Landskapsarkitektur, Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) Alnarp
Landskapsarkitektprogrammet

13. 05. 2011

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet
Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, LTJ

Författare:

Charlotte Wingårdh

Titel:

Parkeringsplatser - En litteraturstudie om inställningen gentemot dem och deras potentiella roll i framtidens städer.

Engelsk titel:

Parking areas – A literature study about the attitude towards them and their potential role in future cities.

Program/utbildning: Examen:

Landskapsarkitektprogrammet: Kandidatexamen

Huvudområde:

Landskapsplanering

Nyckelord:

Parkeringsytor, Parkeringsplatser, Shared Use, Förtätning, Mixed-Use, Gröna parkeringar

Handledare:

Gunnar Cerwén

Examinator:

Maria Kylin

Kurskod:

EX0650

Kurstitel:

Kandidatexamensarbete i Landskapsplanering

Omfattning:

15 hp

Nivå och fördjupning:

Grundnivå, G2E/Kandidat

Utgivningsort:

Alnarp

Månad, År:

05, 2011

Serie:

Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten

Framsidas bild:

Parking lot at Logan Airport, 1973. (Foto: Michael Philip Manheim, The U. S national Archives, Flickr, 10.05.2011) Tillgång: <http://www.flickr.com/photos/usnationalarchives/3681590415/>

SAMMANDRAG

Parkeringsplatser är idag påtagliga inslag i vår omgivning. De är en väsentlig del i städerna eftersom de bidrar till att underlätta det behov vi har av att kunna röra oss fritt och som i många fall involverar en bil. Trots nyttan de fyller är åsikterna om dem många gånger kopplade till deras estetik och den negativa inverkan de har på en livlig stadsmiljö.

Målet med denna uppsats är att redogöra inställningen som råder gentemot dagens parkeringsytor. Med en litteraturstudie och studier över genomförda projekt vill jag visa på tillvägagångssätt för att uppgradera samt förändra parkeringsytor och deras roll. Fokus ligger på exempel där gröna värden samt planerings- och gestaltungsaspekter har uppmärksamats och resulterat i en förändring i form av ökade användningsområden av parkeringsplatser.

De bakomliggande frågeställningarna har varit *Hur kan parkeringsytor utvecklas så att deras värde ökar?* och *Hur kan detta leda till att de får en viktigare roll i staden och dess framtida förtätning?* Med mitt arbete har jag kommit fram till att möjligheter finns men att en omställning bottnar i ett förändrat synsätt. Om detta kan ske kan parkeringsytor utvecklas så att de rymmer inslag som lyfter upp miljöaspekter och förbättrar dem ur ett individ- och stadsmässighetsperspektiv. Vidare kan det resultera i att parkeringsytor anpassas och är föränderliga efter den omgivande miljön. Om åtgärder som dessa sker kan det leda till att de blir platser som tas tillvara på och uppskattas i staden och att deras värde kan öka.

ABSTRACT

Parking lots are today tangible elements in our environment. They are an essential part of the cities because they help to favor the needs we have in being able to move which in many cases involve a car. Despite the benefits they fill are the views of them most often linked to their aesthetics and the negative impact they have on a vivid urban environment.

The aim of this report is to describe the attitude which exists against current parking spaces. With a literature study and studies of completed projects I want to show ways that have been done to upgrade and change parking spaces and their role. The focus is on examples where green values as well as planning and design aspects have received attention and resulted in a change in form of increasing different use at parking spaces.

The questions at issue with this report has been *How can parking areas be developed so that their value is increasing* and *How can this result in a more important role for them in the city and its future densification?* With my work I have concluded that opportunities to make this happen exist but for a transformation it must be a change of thinking. If this can happen parking areas can be developed to contain elements that enhance the environment and improve them from an individual and urban sustainability perspective. Furthermore, it can result in parking spaces being more adapted by the change of the surrounding environment. If these efforts are done it may lead to parking areas becoming places that can be used and appreciated in the city and that their value increase.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammandrag

Abstract

Innehållsförteckning

Figurförteckning

Förord

Inledning sid. 8

Bakgrund	8
Mål och Syfte	9
Material och Metod	9
Avgränsningar	9

Del I - BAKGRUND

Parkeringsplatsens roll i staden	11
Problematik kopplad till parkeringsytor	12

Del II - ÅTGÄRDER

Åtgärd för att minska parkeringsytors omfattning	13
Gröna parkeringar	13
Integration med omgivningen	15
Ökade användningsområden	17
Framtid?	18

Analys	21
Vikten av parkeringsytor	21
Ett förändrat synsätt	22
Nu?	23

Avslutning 25

Referenser	26
Vetenskapliga artiklar	26
Elektroniska källor/Internet	26
Rapporter	27

FIGURFÖRTECKNING

Figur1: Alexi Periplexy, Flickr (2008), "Parking lot with green run of berms",

Tillgång: <http://www.flickr.com/photos/alexiperplexy/2548975156/>

Publiceras med upphovsmannens godkännande

Figur 2: Sydväst – arkitektur och landskap, (2009), "Stora torg, Visby – flyperspektiv"

Tillgång: <http://www.sydvast.se/?show=projects&page=4&image=784&type=cat&catid=25>

Publiceras med upphovsmannens godkännande

Figur 3: Topotek1, (1999), "Playground Parking – lot Flämingstrasse, Berlin"

Tillgång:

http://www.topotek1.de/system/production/project/download_en/38/fl_mingstr_eng.pdf

Publiceras med upphovsmannens godkännande

Figur 4: Topotek1, (2007), "KAiKA Market Parking, Berlin – Köpenick"

Tillgång: <http://www.topotek1.com/#/en/projects/chronological/22>

Publiceras med upphovsmannens godkännande

Figur 5: REBAR Art Collectives, Flickr, (2010), "Walklet Before & After"

Tillgång: <http://www.flickr.com/photos/rebarartcollective/4599553781/in/set-72157624043372184>

Publiceras med upphovsmannens godkännande

Figur 6: PARK(ING) Day, (2010), "Parkinday"

Tillgång: <http://my.parkingday.org/photo/albums/parking-day-2010-press-photos>

Publiceras med upphovsmannens godkännande

FÖRORD

Mitt arbete med denna uppsats har inte alla gånger varit smidigt och rullat på obehindrat. Många gånger har jag ställt mig frågande till mitt ämne, vilka aspekter, exempel och avgränsningar jag skulle och borde ha använt mig av. Men i diskussion med vänner och klasskamrater har jag benat ut den potential och de möjligheter som är knutna till detta ämne, vilket har gjort det väldigt tänkvärt och intressant att skriva om parkeringsplatser.

Genom ta uppehåll från skrivandet har jag försökt hitta andra infallsvinklar. Precis som jag skriver är parkeringsytor något som är påtagligt i vår omgivning. När jag väl började tänka och skriva om dem blev de allt mer uppenbara för mig när jag har passerade eller parkerade på en, både deras påverkan på de omkringliggande miljöerna men även utformningen. Detta faktum har gjort att jag har kunnat återvända till mitt skrivande med nya angreppssätt som resultat av sådant jag har sett och med hopp att i slutändan kunna binda samman det till en fungerad helhet.

Charlotte Wingårdh
Viken, 13.05.11

INLEDNING

FRÅGESTÄLLNING

Hur kan parkeringsytor utvecklas så att deras värde ökar? och Hur kan detta leda till att de får en viktigare roll i staden och dess framtida förtätning?

INGRESS

Parkeringsplatser är idag ytor som är påtagliga i de flesta städer. De är väsentliga för städerna eftersom de bidrar till att underlätta det behov vi har av att kunna röra oss fritt och som i många fall involverar en bil. Samtidigt som när detta behov är uppfyllt tar de upp stor plats som hade kunnat fyllas med annat. Parallellt med vetskapen om att de behövs för deras funktion så ses de som ett störande inslag i ett pulserande stadsliv och bristerna i deras utförande bidrar till att skapa en negativ inställning gentemot dem. Genom att undersöka olika faktorer och aspekter utav parkeringsplatser och väva in dem i planeringsprocessen och inte utesluta dem kan parkeringsplatser bidra till en stadsmässig integration och uppskattas både gestaltnings- och planeringsmässigt.

Med anledning av detta bör parkeringsytornas roll lyftas fram men i en annan skepnad än som gråa och öde asfaltsytor. I denna uppsats tas det upp exempel på genomförda projekt och förslag där den standardiseringen som omger parkeringsplatser har frångåtts och som i många fall främst, och nästintill endast, går ut på att de ska fylla en funktion. Istället har funktionen i dessa projekt och förslag varit en given utgångspunkt och inte sedd som en restriktion. De är också exempel där omgivningen har integreras samtidigt som bilen inte har fått störst fokus på platsen. Gemensamt för dessa exempel är hur de visar på olika aspekter utav gestaltning, planering eller gröna värden som har bidragit till att omformulera parkeringsytornas roll. De visar att det finns möjligheter till att förändra men att problematiken ligger i att det finns ett vedertaget förhållningssätt att enbart använda parkeringsytor för dess funktionalitet.

Detta är något som både en stad och dess invånare kan bli lidande av. Med nya synsätt och åtgärder kan parkeringsytans värde förändras och ge mer tillbaka. Något som kan få relevans i en framtid där förtätning av städerna blir allt viktigare.

BAKGRUND

Parkeringsytor och parkeringar har de flest av oss har en uppfattning av; antingen genom att passera dem eller av att utnyttja dem som bilförvaring. Att inte hitta en parkeringsplats är ett irritationsmoment i sig samtidigt som stora parkeringsytor av många uppfattas som något fult och störande i stadsbilden. Mångas reaktion har varit att fnysa eller himla med ögonen följt av ett *varför* när jag har berättat om mitt val av ämne, en reaktion som för mig befäster parkeringsytornas något skamliga roll.

Det är inga svårigheter att besöka en stad och upptäcka stora ytor i de centralaste delarna avsedda för bilar. Så varför finns det ingen möjlighet att ta tillvara och utveckla på dessa? Det existerar en underliggande acceptans till detta som troligtvis grundas i medvetenheten om behovet av dem parallellt med en negativ inställning mot parkeringsplatser som går ut på att de inte är några ytor avsedda för att vistas på mer än nödvändigt. De är ytor där människan är exkluderade och möjligtvis kan det vara anledning till att det inte läggs mer resurser på dem. Samtidigt är det viktigt att betona att de är vitala för en stad och därför borde möjligheterna kring dem synliggöras istället för att enbart betrakta dem som platser knutna till en funktion.

Genom att ge parkeringsytor fler användningsområden än enbart den primära som förvaringsyta skulle dessa platser kunna maximeras i användning och ge mer tillbaka till staden.

Detta är de bakomliggande tankar och orsaker som har resulterat i varför jag med min uppsats har valt att fokusera på parkeringsytor och möjlighet till en förändring av dem. Både gällande inställning och utförande med olika metoder samt hur detta kan resultera i ett mervärde för staden och dess framtida förtätning. Vidare tilltalas jag av att undersöka och arbeta med något som behövs, vilket parkeringsplatser i mitt tycke gör, och hur de kan förbättras. Detta istället för att famla efter ”nödvändiga” funktioner för att fylla en plats med syfte men som det inte finns något behov utav.

MÅL OCH SYFTE

Målet med denna uppsats är att redogöra inställningen till dagen parkeringsytor i städerna och undersöka tillvägagångssätt som har jobbat för att ge parkeringsytor ett mervärde i form av gestaltning, miljöpåverkan eller planering. Syftet är att uppmärksamma den potential parkeringsplatser har och hur inställningen till dem kan förändras. Vilket kan resultera i att de får en viktigare roll i en framtid där allt mer fokus läggs på förtätning av städer.

METODER OCH MATERIAL

Min utgångspunkt angående material har varit vetenskapliga artiklar och rapporter skrivna om ämnet. Mycket av det skrivna materialet grundas på studier etc. med amerikanskt underlag, ex *Case studies* av amerikanska städer och platser. I mitt undersökande har jag varit medvetande om detta och haft i beaktning att det där bland annat förekommer en bilkultur som skiljer sig väsentligt från den rådande i Europa och Sverige. Något som i sin tur resulterat i att det har blivit mer uppenbart hur restriktiv tillgången är av material som berör dessa frågor ur ett svenskt och nordiskt perspektiv. Detta stärker även min övertygelse att det finns väldigt mycket att utveckla inom detta ämne. Vidare har det även stärkt min åsikt att parkeringsytornas roll kan och borde få en viktig potentiell roll i städernas framtida utveckling.

Mina metoder har varit litteratur- och projektstudier. Med litteraturstudien har jag undersökt uppfattningar som råder kring parkeringsplatser samt dess kontext mer övergripande. Med min projektstudie som jag kallar det har jag tittat närmre på exempel som har utgått ifrån parkeringsplatser och hur dessa har förändrats och vad det har genererat i. Tillsammans har dessa metoder gjort det möjligt för mig att föra ett resonemang och dra slutsatser för att komma fram till hur parkeringsplatsers framtida roll skulle kunna förändras och därmed svara på min frågeställning.

AVGRÄNSNINGAR

Med mitt arbete har jag valt att inte fokusera på kostnads- samt tekniska frågor. Vidare är dagvattenhantering något som diskuteras mycket när det gäller gröna parkeringar och de nämns i exemplet Heifer International eftersom det var en viktig faktor i utvecklingen av deras gröna parkering, men därefter sker det ingen fördjupning inom det ämnet. Istället har jag valt att skriva mer om planering och gestaltning.

En annan avgränsning som görs är att enbart fokusera på *asfaltsparkeringsytor* i städer och utesluter en närmre undersökning av parkeringshus och parkeringsgarage. Detta eftersom jag anser att parkeringshus och parkeringsgarage är metoder som effektivt kan minimera parkeringsytors omfång vilket är positivt. Samtidigt som jag tror att dessa metoder inte enbart

kan vara det enda tillvägagångssättet för utveckling av framtida parkeringsplatser. De är även i detta fall inte lika problematiskt tilltalande ur en landskapsarkitektonisk och planeringsmässig synvinkel. *Vanliga* parkeringsytor kommer behövas även i framtiden men dagens utförande och planering av dem kan utvecklas och förändras. Genom att lysa upp problematiken kring dem och undersöka detta närmre kan det förhoppningsvis i framtiden resultera i att de utvecklas mer estetiskt tilltalande och med miljömedvetna lösningar.

Fokuseringen på den urbana miljö har att göra med att mycket av de material som jag har använt mig av utgår ifrån dessa miljöer. I den urbana miljön är även de påfrestningar som förekommer mer extrema. Genom att utgå ifrån dessa kan lösningar därefter anpassas och appliceras på platser som inte är lika extrema och mer rurala, där trycket av bilanvändning inte är lika stort.

Meningen med denna uppsats är inte att skapa en handbok med konkreta tips och åtgärder, snarare vill jag redogöra en poäng med varför parkeringsytor inte ska negligeras utan istället ses som ytor där olika funktioner kan samspela och möten uppstå. Jag behandlar och redogör inte heller ingående och konkreta exempel på hur attraktiva parkeringsplatser ska anläggas. Detta då jag anser att det är väldigt varierande och platsspecifikt, därför lämnar jag det därhän. Istället vill jag redogöra exempel och projekt som i mitt tycke är lyckade och den lärdomen som kan dras utifrån dessa. Med dessa exempel vill jag visa på att det är möjligt att med olika metoder och tillvägagångssätt hitta nya möjligheter. Det hade varit intressant att själv besöka något av de platser jag tar upp i min avhandling, dock har de varit så geografiskt avlägsna att jag inte har haft möjlighet eller tid. Istället har fokusen lagts på bakomliggande orsaker och exempel och inte på någon fallstudie. Eventuellt hade en fallstudie varit en intressant infallsvinkel men min uppsats hade då troligtvis tagit en annan riktning.

De aspekter vid utveckling och förändring av parkeringsytor som jag har med i denna uppsats och valt att lägga fokus på har varit gestaltning, miljöpåverkan och planering. De exemplen som lyfts fram är enligt mig där dessa kommer fram och visar på möjligheter som finns. Anledningen till varför jag väljer att utgå ifrån dessa är för att jag anser att de berör individen som utgör grunden i mycket av den planeringen som förekommer. Ifall det inte är anpassat för individen påverkar det även platsen. Planering är även väsentligt ur ett stadsmässigt perspektiv och här kommer också gestaltningen in som en påverkande faktor. Även gröna parkeringar tas upp eftersom detta berör en miljömedvetenhet som jag anser är viktig och tror kommer ha en given del i framtida planering och gestaltungsutveckling av parkeringsytor samt staden generellt och dess förtätning.

DEL I – BAKGRUND

PARKERINGSPLATSENS ROLL I STADEN

Bilens roll i dagens samhälle är omdiskuterad. Den utgör en stor del av den framväxt som gör det möjligt för oss att röra oss fritt i det samhället som vi tar förgivet ska finnas tillhands dyngets alla timmar. I ”The City and the Car” skriver Mimi Sheller och John Urry hur bilen vanligtvis betraktas som en naturlig del i den utveckling som tillåter oss att ta del av det samhälle som är ett resultat av detta skapade behov. Samtidigt tilldelas även bilen rollen som inkräktaren som utgör ett hot mot den levande staden (2000, Sid. 738). Sheller och Urry fortsätter med att förtydliga hur användandet av bilen är komplext; bilen möjliggör det för oss att ta oss utanför vår privata sfär och röra oss i offentlighet. Samtidigt är bilen en faktor som påverkar och stör oss när vi rör oss i och på dessa publika rum och platser (2000, Sid. 741). Överlag är själva bilen många gånger omtyckt för sin design etc. och den friheten som den ger människor men det är de system som bilar kräver och ger upphov till som motstånd och ilska riktas gentemot (Sheller och Urry, 2000, Sid. 751). Parkeringsplatser kan ses som platser där bilens övergång från ett behovsmedel till en fiende blir tydlig. Michael Manville och Donald Shoup konstaterar i sin artikel ”Parking, People and Cities” att parkeringsplatsen är där vi slutar vara i behov av bilen eftersom vi har nått fram till vår tänkta destination, vilket kan vara jobb, affär, bank, hem etc. Men för bilen är parkeringsplatsen destinationen och där blir den stående och tar upp mer plats än personen som har parkerat den där gör (2005, Sid. 233).

När parkeringsplatser omnämns är det med ordalag som sterila, oattraktiva och förutsägbara ytor i staden och de betraktas ha en negativ inverkan på stadsmiljöer då de bl.a. motverkar en livlig gångtrafik och därmed ett levande stadsliv (Maryland Office Of Smart Growth, 2005, Sid. 4). Ur ett estetiskt perspektiv ses de som ett störande inslag i den visuellt tilltalande stadsbilden (Manville M, och Shoup D., 2005, Sid. 241). I rapporten ”Car parking – What works where” från English Partnerships nämns det att existerande parkeringsytor ofta inte är tillfredställande för boende och allmänheten, det kan gälla allt från utformning, storlek, och säkerhet till antal m.m. Undersökningar som har gjorts visar att parkeringsplatser är den platsutformning som resulterar i mest provocerade kommentarer från boende (2006, Sid. 1).

Manville och Shoup skriver i sin artikel att av stadens olika uppbyggnadsdelar som är kopplade till infrastruktur som involverar bilen exempelvis gator, motorvägar, och parkeringsplatser etc. är det den sistnämnda som har den mest mångfacetterade rollen (2005, Sid. 244). Dess roll skiftar betydligt mer jämfört med gator och vägar, både i utförande och i användningen. Manville och Shoup konstaterar att anläggningar av motorvägar och gator ofta kantas av omgivningens åsikter och synpunkter medan parkeringsplatser paradoxalt nog anläggs mer frekvent men å andra sidan desto mer i skymundan och tystnad. Detta är något som kan bidra till fler nackdelar än fördelar, ett resultat är att det kan ske ett överskott av parkeringsplatser (2005, Sid. 244).

Att vår omgivande miljö påverkar oss är ett faktum (Statens folkhälsoinstitut, 2008, Sid. 5). Av denna anledning borde kombinationen av bra parkeringsutformning och bra stadsplanering vara en naturlig symbios (English Partnerships, 2006, Sid. 4). Genom effektiv planering, design samt utformning av parkeringsytor skulle fördelarna kunna bli ökad användning av kollektiva transportmöjligheter, minskade utsläpp och resultera i en förbättrad stadsmässighet (Marsden, 2006, Sid. 448). Att utveckla tillvägagångssätt gällande parkeringsplanering och hitta metoder som fungerar ur ett hållbart samt estetiskt stadsplaneringsperspektiv blir allt viktigare då bilanvändandet de kommande åren kommer öka (Marsden, 2006, Sid. 456). År

2015 beräknas det finns över en miljard aktiva bilar på jorden (Sheller M och Urry J., 2000, Sid. 737). Hur bemötandet av detta påstående sker varierar men att se och utveckla möjligheter i befintliga strukturer är ett alternativ.

PROBLEMATIK KOPPLADE TILL PARKERINGSYTOR

Parkeringsytor är en viktig del i interaktionen mellan bilen och den urbana utvecklingen men i många fall får parkeringsytor mest uppmärksamhet när de är otillgängliga eller upplevs som frånvarande i staden. Att parkeringsplatser behövs är ett faktum men hur de planeras och var de förläggs kan till viss del påverka en stadskärna (Manville M, och Shoup D., 2005, Sid. 233). Detta borde kunna ses som grunden till en konflikt då bilen behövs för att kunna ta sig till de centralaste delarna där den förväntas kunna parkera utan problem. Samtidigt vill städer vara en symbol för levande och grön miljö som inte ödeläggs utav parkeringsplatser.

Det utrymme som parkeringsytor kräver blir i de flesta fall mest problematiskt i städernas centralaste delar där det oftast finns ett tätt utbud av caféer, teatrar, restauranger och kontor som är väldigt centrerat jämfört med övriga delar av en stad. Då en stads centralaste delar överlag är de dyraste kan parkeringsytornas utveckling i många fall hamna i underläge. Istället för att det uppförs byggnader på en yta som exempelvis hade kunnat rymma affärer eller kontor anläggs istället stora asfaltsytor avsedda för parkering. En yta som i jämförelse inte kan erbjuda den förtätning och livlighet som en bebyggelse hade kunnat erbjuda. Inte heller kan den potentiella sysselsättning som går förlorad när parkeringsplatser anläggs istället för byggnader som hade kunnat erbjuda olika jobb-möjligheter ersättas. Dock menar Manville och Shoup är det inte problem som går att lösa enbart genom att utesluta parkeringar; en stadskärna utan parkeringsytor resulterar inte per automatik i ett mer aktivt stadsliv (2005, Sid. 243).

När funktion är den delen som får störst utrymme i utvecklingen och planeringen av parkeringsytor blir resultatet i många fall önskade platser som saknar gestaltningskvalitéer, oattraktiva stadsmiljöer samt avsaknad av rekreationsmöjligheter och komfort (Toronto City Planning, 2007, Sid.1). Dock krävs det en balansgång, för samtidigt som fler faktorer skulle kunna vävas in på parkeringsytor och förbättra intrycket av dem är det ingen, som Kent Robertson skriver i artikel "Principles of smart downtown parking", tar sig till en stad för att det erbjuds attraktiva parkeringsytor. Det som drar är allt det som finns runt om kring och kan erbjudas. (2005, Sid. 1). Men genom att få in ytterligare en dimension i processen skulle det kunna medföra en omvärdering utav städernas parkeringsytor och resultera i fler funktioner som hade kunnat främja städernas utveckling, stadsmässighet och liv. Vikten och även avsaknaden av denna dimension blir tydligt då stora parkeringsytor i städerna bidrar till att gångtrafikanter upplever utsatthet och otrygghet. Det kan vara att gångtrafikanter tvingas korsa stora ytor som saknar inslag av bebyggelse och som därför uppfattas som ödsliga. Detta skapar en miljö där människor känner sig avskärmade från omgivningen och upplever ett steriliserat stadsliv (Manville M och Shoup D., 2005, Sid. 242).

DEL II - ÅTGÄRDER

ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA PARKERINGSTORS OMFATTNING

I många fall räknas antalet i parkeringsplatser ut efter ett minimum antal. Något som kan resultera i ett överskott av parkeringsplatser (EPA, 2008, Sid. 10; Manville M och Shoup D., 2005, Sid. 244). En följd av detta blir att värdefull plats och utrymme i städer tas i anspråk, yta som hade kunnat användas till andra ändamål. Det blir allt viktigare att beräkna hur den individuella platsen kan påverka den aktuella parkeringsplatsen (EPA, 2008, Sid. 11). Ett led i att motverka detta hade varit att vid planering titta närmre på varje unik plats förutsättningar och krav istället för att utgå ifrån ett koncept.

Det finns olika beprövade metoder som har utförts för hur antalet parkeringsplatser ska kunna minska och därmed minimera deras utbredning. En metod är *Shared use*, där det tas tillvara på att en plats kan attrahera olika typer av människor under skilda tider under dygnet. Genom att utnyttja och utveckla detta i planeringsstadiet kan delade parkeringsplatser anläggas som under en period av dygnet används av en brukargrupp medan en annan grupp använder sig av parkeringsplatsen under en senare tidpunkt. Detta är något som kan vara effektivt i områden med mycket mixade funktioner, exempelvis kontor och nöjesutbud. Metoden används för att få ner antalet parkeringsplatser samtidigt som de existerande platser istället utnyttjas desto mer utan att det resulterar i parkeringsbrist (EPA, 1999, Sid. 14 & 16). Andra tillvägagångssätt kan vara att underlätta och i samspel med kollektivtrafik uppmuntra till att parkera utanför stadskärnan och därefter med kollektivtrafik ta sig inåt stadens centralare delar. Ytterligare ett sätt är att använda sig av maxantal för parkeringsplatser som i motsats till minimum antal sätter en gräns som är baserad på platsens förutsättningar och behov för antal parkeringsplatser som ska anläggas (EPA, 1999, Sid. 18). Detta är metoder som kan bidra till att minska antalet parkeringsplatser. Dock handlar problematiken kring parkeringsytor inte enbart om att minska dem utan även om deras påverkan och närvaro i städer.

GRÖNA PARKERINGAR

Instead of creating a legally described parcel on which we may, for a time abandon machines, I am suggesting that we make places that are valuable as part of the city and the living planet. (Childs, C Mark, 1999, Sid. 116)

Genom att parkeringsytor har blivit ett allt mer dominerande inslag i städer och dess omgivning har även deras miljöpåverkan blivit aktuell (EPA, 2008, Sid. 2). Då ytor tas i anspråk för att anlägga parkeringsplatser förlorar de sin naturliga träd- och växtvegetation som i sin nativa miljö hade bidragit till att skugga och reglera platsens temperatur. När det inte sker någon ersättning av grönska på de anlagda parkeringsytorna kan det resultera i värmeöar (EPA, 2008, Sid. 4). Parkeringsplatser i städer har en stor påverkan på utveckling av urbana värmeöar [Urban heat islands]. Urbana värmeöar förekommer i stadssammanhang där material som har värmeabsorberande effekt, exempelvis asfalt blir uppvärmt och lagrar värme. När asfaltsytorna därefter svalnar vid temperatursänkning under natten, släpps all den värmen som har absorberats under dagen ut i luften. Detta i sin tur sänker den nedkylningsprocess som pågår under natten (EPA, 2008, Sid. 3). I städer kan detta skapa en förändring av temperaturbalansen som i sin tur kan resultera i att temperaturen höjs. Bilar parkerade på dessa platser blir precis som asfaltsytorna de står på uppvärmda och avger en betydande mängd föroreningar och utsläpp. När bilen används igen krävs det en större

energiinsats för avkylning, något som även det påverkar miljön (Toronto City Planning, 2007, Sid. 1). "Gröna parkeringsplatser" är en term som används för att beskriva parkeringsytor där vikt har lagts vid att få in miljövänliga aspekter i planering och utförande för att på så sätt minska parkeringsplatsers miljöpåverkan. Dagvattenhantering, minimering av avgaser och att jobba med olika material är sådana åtgärder (EPA, 2008, Sid. 1). Gröna åtgärder kan även bidra till att minimera intrycket av parkeringsplatser som stora tomma och ogenomträngliga ytor (SMRC, [online], 04.04.11).

I Little Rock, Arkansas har Heifer International sitt huvudkontor, en organisation som arbetat för att minimera hunger runt om i USA och i världen. Vid anläggningen av deras nya byggnader användes LEED. (EPA, [online], 19.04.11) LEED är ett system med olika certifieringsnivåer utvecklat av U. S Green Building Council för att garantera att anläggningar möter en standard som är satt för att uppfylla miljömål som ska bidra till att minska användningen av energi, vatten, farligt avfall samt koldioxidutsläpp (PEAB, [online], 28.04.11). Genom detta blev Heifer International bl.a. belönade med utmärkelser och priser avsedda för gröna byggnader. Mycket fokus lades också på att integrera parkeringsplatsen som rymde 337 platser med den nya anläggningen, ett arbete som påbörjades 2006. Målet var att motverka standardparkeringsplatser där avgaser och föroreningar som resultat av bilar bidrar till att förorena omgivande vatten etc. Extra viktig blev denna aspekt då det fanns mycket våtmarker i omgivningen. Vikten låg i att utveckla en innovativ designlösning som involverade att anlägga små gröna parkeringsytor som med ett vegetativt dagvattenssystem kunde filtrera och samla upp föroreningar för att på så sätt återföra vatten till de omgivande våtmarkerna (EPA, [online], 19.04.11).



Fig 1. Heifer International Green Parking Area

Överlag användes vid anläggningen av Heifer Internationals parkeringsytor många gröna tekniker. Istället för asfalt som är standard vid parkeringsytor valdes tre andra beläggningmaterial; betong, grus samt återanvända tegelstenar. Material som alla har en bättre miljöpåverkan än asfalt. Det användes en ljus betong, som till 90 % var återvunnen, på de mest trafikerade ytorna. Den ljusa betongen i samband med att ytan var väldigt reflektiv bidrog till att minimera effekten av urbana värmeöar. Tester där asfalts- och betongytor har jämförts visar att betongytor kan ha upp till 6,5 Celsius lägre marktemperatur än asfalt (EPA, 2008, Sid, 31). Mycket arbete lades också på att få in vegetation på platsen som var naturligt anpassad till det omgivande landskapet och miljön. Detta innebar inga växter som inte klarade temperaturskillnaderna etc. och därför behövde extra vård som skulle resultera i högre kostnader. Förutom detta bidrog de inhemska växterna till att skapa ett naturligt skydd och möjligheter till föda för det omgivande djur- och naturlivet (EPA, 2008, Sid, 42).

Andra insatser var att minimera parkeringsplatsens vattenförbrukning. Genom att både använda sig av metoder som krävde mindre vatten och samt ett system som tog tillvara på det filtrerade dagvattnet kunde dagvattnet återanvändas för bevattning av hela den vegetativa ytan på parkeringsplatsen. På så sätt undvek de att ta in extra vatten för bevattning. Enligt den ansvariga landskapsarkitekten för Heifer International motsvarar deras vattenförbrukning två tredjedelar jämfört med vad en konventionell utförd parkeringsyta med standardgestaltning kräver. Med åtgärder i utformningen som involverade återanvändning av vatten, användning av växter anpassade till det omgivande landskapet och rådande klimatet samt vattenbevarande bevattningssystem lyckas utformningen av Heifer International parkeringsyta bevara nästan 2 miljoner liter drickbart vatten och sparar runt 85 000 \$ årligen. Andra konkreta resultat som skede med dessa gröna tekniker vid anläggningen av parkeringsytan var att förbättra platsens estetiska värde samt minska effekten av värmeöar (EPA, 2008, Sid, 42).

INTEGRATION MED OMGIVNINGEN

Parkeringsplanering kan ha en avgörande roll då det kan hjälpa till att öka integrationen mellan markanvändning och dess olika funktioner med viktig infrastruktur i staden (Marsden, 2006, Sid. 448). Vidare är det av vikt för planerare att inse värdet av parkeringsytor för att uppmärksamma deras roll och användningsområde. Detta då den kunskapen utgör underlag och stöd för argument som kan främja eller motverka bilresande till förmån för gång och cykling (Chester, 2010, Sid. 2).

I dagsläget bortprioriteras gångtrafikanter många gånger när det gäller planering av parkeringsytor och de får röra sig på platser som är lediga och tomma ytor som uppstår vilket blir en säkerhetsfråga (Toronto City Planning, 2007, Sid. 1). En förbättring kan ske med planering i utformandet av parkeringsytor bl.a. genom att inte placera dem i direkt anslutning till vägar och byggnader utan istället försöker placera dem bakom byggnader. Dessa förändringar gör att gångtrafikanter och cyklister slipper navigera igenom och över stora parkeringsplatser (EPA, 1999, Sid. 23). En annan åtgärd kan vara att undvika att anlägga parkeringsplatser framför byggnader som i sin tur gränsar till vägar och gator, för att även här minimera intrycket av stora asfaltsytor. Ytterligare exempel är att dela upp stora parkeringsytor i mindre parkeringsplatser och på så sätt sprida dem för att frångå det kompakta intrycket, både det fysiska och psykiska som de annars kan resultera i (Toronto City Planning, 2007, Sid. 5).

Bilkörare är oftast ursäktade och delvis skyddade från de vedertagna regler och sociala uppfattningar gällande hur möten och integration mellan individer ska gå till. En bil kan avbryta rörelser som tillhör fotgängare, barn på väg till skolan, sophämtare eller djur och när

det sker hamnar de automatiskt i ett underlägesförhållande till bilen. Dessa dagliga inslag i vardagen som barn, djur, sophämtare etc. utgör ses som hinder för bilkörare (Sheller och Urry, 2000, Sid. 745). Men på parkeringsytor ändras bilkörarens roll. Plötsligen är bilköraren inte längre skyddad av bilen utan måste integrera med omgivningen under de sociala föreskrifter som existerar. Robertson skriver; *After all, every driver becomes a pedestrian once the car is parked.* (UWEX, [online], 19.04.11)

Att uppmärksamma fotgängare, som alla någon gång är på en parkeringsyta, samt cyklister och få in dem i planeringsprocesserna kan resultera i ytor som både är behagliga att befinna sig på men som även fungerar säkerhetsmässigt. På större ytor kan det ske genom att lägga gångar som är avsedda för gående så att de tryggt kan röra sig över parkeringsytan. Dessa gångar ska utan avbrott kunna binda samman byggnader, trottoarer och andra destinationer som är på gångavstånd (Toronto City Planning, 2007, Sid. 10). Andra tilltagande kan vara att arbeta med belysning och synliggöra olika element som trottoarer, ingångar, fasader och gångar. Belysning kan även bidra till att estetiska och designade delar av en plats förtydligas och förhöjs något som i sin tur kan påverka platsens känsla och uttryck (Toronto City Planning, 2007, Sid. 7). Om planering kan öka känslan av att parkeringsytor smälter in och är en del av den omgivande kontexten behöver de inte upplevas som ett avbrott och därmed minska effekten som ett störande inslag. Vilket kan vara en del i att bidra till en ökad gång- och cykeltrafik.

2009 anordnade Gotlands Kommun tillsammans med Sveriges Arkitekter en tävling som gick ut på att få fram utformningsförslag för Stora Torget i Visby. Det vinnande bidraget "Alla tiders torg" kom ifrån Sydväst Arkitektur, Landskap & Malström Edström arkitekturkontor och ÅF Hansen (Arkitekten, [online], 04.04.11). Det aktuella torget har en historia som sträcker sig tillbaka till medeltiden men som de senaste åren allt mer har dominerats av parkering och biltrafik. På så sätt har platsen förlorat mycket av den torgkänsla och roll som given mittpunkt i Visby det tidigare hade (Sydväst, [online], 28.04.11).



Fig. 2 Flygperspektiv över Sydvästs "Alla tiders torg"

I sitt förslag arbetade Sydväst med att väva samman tre delar som skulle bidra till ett mer sammanhållet torg där aktiviteter och möten var givna inslag. Som grund hade torget 12 parkeringsplatser men precis som omgivningen kunde dessa platser varieras och skiftas. I förslaget föreslogs det att som tillägg till dessa tolv platserna skulle det finnas möjlighet till att addera ytterligare 12 platser samt 20 platser i anslutning till den befintliga parkeringsytan. Då det under högsäsong förekommer mer aktivitet och rörelse ges det möjlighet att krympa parkeringsytans omfång för att lämna utrymme till exempelvis uteserveringar och konserter som generera mer liv till torget. Under lågsäsong exempelvis vinterhalvåret när torget inte har lika stor dragningskraft finns det möjlighet att ha en yta som rymmer upp till 44 bilar. Detta resulterar i att ytan kan används även under lågsäsong och också då bidrar till liv. De lades också mycket kraft i förslaget på belysning för att förstärka olika delar av torget (Arkitekten, [online], 04.04.11). Med materialval och belysning omvandlas "Alla tiders torg" inte till en parkeringsplats i första hand utan förblir istället ett torg men med parkeringsmöjligheter.

ÖKADE ANVÄNDINGSOMRÅDEN

Det finns en tendens att tänka att den ytan som används för bilen är exklusivt förbehållen för det ändamålet och bortse att det är en funktion som både är knuten och beroende utav tid och utrymme (Manville M och Shoup D., 2005, Sid. 240). Dessa ytor har möjlighet att designas utöver deras grundfunktion och med denna insikt kan platser skapas och anläggas där landskapsarkitektur, infrastruktur och natur tillåts att blandas (Tassinari P och Dall'Ara E., 2010, Sid. 1051). När man utvecklar en parkeringsyta finns det ett antal faktorer som leder fram till parkeringsplatsen utformning, storlek och design. Att i planeringsfasen uppmärksamma dessa kan resultera i skillnaden mellan att en parkeringsyta upplevs som en död yta till en mer levande, miljö- och markanpassad samt estetisk tilltalande plats (EPA, 2008, Sid. 10). Om ytorna kan berikas med fler funktioner och värden något som kan ske genom att bl.a. få in mer grönska och öppna ytor kan platsernas värde öka (EPA, 1999, Sid. 10). Att inkludera vegetation och gestaltning kan vara en viktig aspekt i att övergången från bilkörare till gångtrafikanter ska vara behaglig. Exempelvis kan vegetation längs parkeringsytors kant agera som en buffertövergång mellan parkeringsytorna ut till gångbanor (Robertson, K, 2005, Sid 2).

Exempel där parkeringsplatser med gestaltning har skapat fler funktioner än enbart förvaring för bilar är två projekt utav det tyska landskapsarkitekturföretaget Topotek1. 1999 anlades en kombinerad lek- och parkeringsyta i Flämingstrasse, Berlin. Med detta projekt ville Topotek1 frångå den funktionella standarden som råder vid anläggningen utav parkeringsplatser. Då vanliga parkeringsytor fyller sitt syfte i att tillhandahålla omkringliggande byggnader med parkeringsplatser ville Topotek1 med Flämingstrasse fläta samman olika funktionsbaserade aktiviteter och på så sätt rikta en kritik gentemot det vedertaget negativa synsättet det finns gentemot parkeringsplatser. Detta skede genom att med gestaltningen integrera en lekplatsyta tillsammans med parkeringsplatsen.

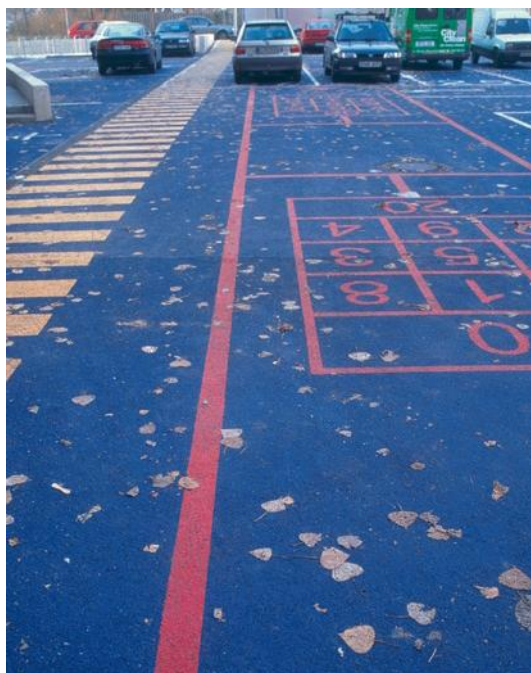


Fig. 3 Playground Parking, Flämingstrasse

Estetiken av vägmarkörer som förekommer togs tillvara på och användes som grund i den lektyta som anlades i kombination med parkeringsytan och skapade ett grafiskt landskap. Med denna gestaltning skapades det också en plats som med sitt utförande på daglig basis ger upphov till förhandlingar och samspel av hur tolkningen av offentliga rum ska ske och vem som ska få tillgång till dem (Topotek1, [online], 04.04.11).

Ett annat projekt som Topotek1 har genomfört och även denna gång med utgångspunkt i en parkeringsyta är KAiAK Market Parking Berlin-Köpenick som anlades 2007. Denna gång var det de centrala delarna av den tyska staden Köpenich som berördes. En stad som har många övergivna tomter och där renovering har skett av stadskärnan medan många tomma omkringliggande platser har blivit bortglömda. Syftet med projektet var att fylla en yta med en funktion, en yta som möjligen i ett senare skede skulle bebyggas men som för tillfället skulle bidra till ny puls i Köpenicks stadsutveckling. Den aktuella ytan, placerad i hörnet av två gator, användes informellt som parkeringsyta. Topotek1 införde med sin gestaltning mer förankring och stadskänsla till platsen. Även här, precis som i Flämingstrasse, jobbade Topotek1 med att få ytterligare en funktion till platsen. I detta fall var tanken att den primära funktionen i hand med parkeringsmöjligheter skulle vara en plats som kunde användas för marknader. Utöver detta skulle det finnas möjligheter till andra funktioner som umgänges- och lektyta. Den befintliga markasfalten målades röd i olika nyanser och grafiska mönster för att skapa en intressant variation av intryck på platsen. Utöver detta placerades det stora röda parasoll som förstärkte den röda effekten utav platsen och som på marknadsdagar kan fälls upp över de olika stånden. När platsen därefter är parkeringsplats kan de fälls ihop för att ge mer utrymme (Topotek, [online], 28.04.11).



Fig. 4 KAiAK Market Parking Berlin-Köpenick

FRAMTID?

2009 anordnade bilmärket Nissan i samband med att de släppte en ny bilmodell tävlingen *Think outside the parkingbox* som gick ut på att deltagare skulle föreslå förnyande idéer hur parkering kan se ut på andra sätt. Detta genom att bl.a. ifrågasätta befintliga regler gällande parkeringsplatser. Förutsättningar som resulterade i lösningar med en kombination av estetik, gröna lösningar och innovativa uppfinningar samtidigt som funktionen fortfarande hade kvar sin roll (designboom, [online], 28.04.11). *Duepercinque* är en annan tävling och som hölls 2009 och 2010 och utgjorde en del av Public design festival i Milano. Tävlingen gick ut på att hitta sätt att fylla parkeringsytor med nya funktioner och där det enda kriteriet var att ytan, som kunde innehålla allt från installationer till framträdanden och möblemang, skulle rymmas inom en parkeringsyta på 2,5 x 5 meter. Totalt resulterade tävlingen i över 800 förslag, varav 10 stycken valdes ut och förverkligades under festivalen. Målet med tävlingen var att

diskutera problematiken gällande dagens städer där bilen är en påverkande faktor. Samtidigt lyfte tävlingen fram platser i Milano som tidigare delvis hade varit obemärkta. Det blev ett upplysande om en alternativ användning utav parkeringsplatser, en plats där möte och socialt umgänge kan äga rum (Public Design Festival, [online], 28.04.11). Genom att ge kreativt utlopp för att betrakta en ordinär parkeringsyta med andra ögon än med de funktionella kunde tillfälliga platser skapas. Samtidigt som det startar en diskussion och visar en möjlig riktning hur ett arbete kan ske kring befintliga ytor, i detta fall parkeringsytor, i samband med den problematik som finns i städer angående förtätning etc.

Att uppmärksamma parkeringsplatser som platser som kan användas till något mer har även det San Franciscobaserade kontor REBAR gjort. REBAR är verksamma inom bl.a. landskapsarkitektur, installationer och urbana frågor. En del av deras arbete handlar om innovativa lösningar av gröna och andra funktionella inslag på parkeringsplatser. Något som har resulterat i både permanenta installationer och dagsinstallationer. Med deras ingrepp har REBAR velat skapa oaser i staden utav platser, samtidigt har de varit en kommentar på den utbredning bilen tar i dagens städer. Ett resultat av deras arbete har varit framtagandet av modulen "Walklet" som förlänger fotgängarnas utrymme i gaturummet då den placeras på parkeringsfickor längst trottoaren. På så sätt breddas trottoaren och gaturummets tillgänglighet för de gående utökas, de får tillgång till de bänkar, cykelställ, bord och gröna plantering som "Walklet" består utav (REBAR, [online], 28.04.11). Samtidigt som deras verk bidrar till att parkeringsytans grundfunktion går förlorad, visar de att en väldigt liten insats i form av en parkeringsplats kan generera betydligt mer till omgivningen.



Fig. 5 REBAR's modul Walklet

REBAR är även upphovsmännen till rörelsen PARK(ING) Day, som sedan 2005 en dag varje år transformerar parkeringsrutor runt om i världen och där allt byggs upp av frivilliga deltagare. 2009 resulterade detta i över 700 parkeringsparker i 160 städer i 21 länder. Syftet med PARK(ING) Day är att utmana befintliga publika stadsrum och bidra till att stärka människor att anpassa ytor i städerna efter befintliga behov, behov som även de kan förändras konstant (PARK(ING) Day, [online], 28.04.11).



Fig. 6 Inslag av PARK(ing) Day

ANALYS

VIKTEN AV PARKERINGSYTOR

Mycket gällande landskapsarkitektur och landskapsplanering handlar enligt mig om att kunna kombinera nytta, funktion och estetik. Tre grundkomponenter som alla är lika viktiga och som grundar sig i varandra. Men i parkeringsytornas fall överskuggar funktion många gånger de andra grundstenarna vilket resulterar i att nyttan inte får verka fullt ut samt att estetiken knuffas bort till förmån för funktionella aspekter. Att vara medveten om att alla dessa delar måste integrera och fungera sammansvetsade utan att någon av dem ska behöva kvävas av de andra är en viktig del. Ett alternativ kan vara att se möjligheter i att parkeringsplatser kan fylla en roll där de kan erbjuda något tillbaka till staden, i form av grönska och en ökad stadsmässighet. Ett steg i den riktningen hade varit att visa hur en sammanvävning av parkeringsytornas funktioner kan utvecklas och vilka funktioner dessa kan vara.

Ur ett allmänhets- och nyttoperspektiv kan en stad få ut mer av detta genom att dessa ytor uppmärksammas och ses som platser i staden istället för att låsa sig vid att se funktion av platsen i första hand. Om parkeringsytor förändras kan fler dra nytta av dem (EPA, 2008, Sid. 10). Exempelvis kan det vara boende som upplever att ytorna blir mer behagliga och säkrare. Något som även besökare och pendlare berörs av, dels av att det är en yta som är säkrare, dels att den är mer estetiskt tilltalande. Genom att investera och lägga mer vikt vid parkeringsytors gestaltning skulle förhoppningsvis även skötsel kunna hållas efter bättre. Det blir även en säkerhetsaspekt; att ställa sin bil på en plats som sköts är att föredra jämförelsevis med en tom öde yta som upplevs som bortglömd när det inte förekommer någon aktivitet där. Att sätta sin bil där under längre perioder behöver nödvändigtvis inte vara något ont eftersom det resulterar i ett mindre omlopp av dem i staden. Att parkeringsplatserna är förvaringsutrymme är inget nytt, snarare är det detta som är dess huvudfunktion men poängen ligger i hur den förvaringen gestaltas så att den under alla dess olika skepnader och tidpunkter kan genererar något mer. Med observationer, iakttagelser och rörelsemönster skulle en specifik plats och dess ytas behov kunna karläggas för att därefter maximera dess effekt. Effekt i det avseendet att ytan skulle kunna ha fler funktioner än enbart som förvaringsyta avsedd för bilar. På så sätt hade en ökad platskänsla kunnat skapas utan att behöva bortse från dess grundfunktion; bilförvaring, utan att istället addera flera.

Säkerhet blir också en viktig fråga när olika aktörer så som cyklister, gående och bilister ska samsas på en gemensam yta. Dock hade det inte per automatik behövt leda till försämrad säkerhet utan möjligtvis till en ökad. Det hade tvingat till en mer jämbördig diskussion med utgångspunkt i respekt för vem som får och kan röra sig samt var och sträva efter att integrera olika rörelser i samspel med varandra. Samma tillvägagångssätt som har använts vid torg och ytor med *Shared Space*. Där gemensamma ytor är tillgängliga för både skyddade och oskyddade trafikanter och inbjuder till vistelse och rörelse i ett stadsrum. Något som alla ska kunna få ta del av och vara delaktiga i (Trafikverket, 2010, Sid. 11). Om ett sådant metodtänk hade kunnat användas vid parkeringsplatser hade de möjligen kunnat resultera i mer komplexa och intressanta parkeringsplatser. En effekt av detta hade kunnat bli att motverka det intryck de ger i dagsläget som sterila och öde platser med en negativ inverkan på det omgivande stadslivet.

ETT FÖRÄNDRAT SYNSÄTT

Mycket av förbättringen gällande parkeringsplatser handlar om att minimera dem. Detta är självklart ett alternativ men borde inte ses som det enda. Genom att i utvecklingsskede fokusera på vad som kan göras med planering och gestaltning borde en förändring kunna ske. Med planering kan integrationen utav dessa ytor i stadsrummet förbättras och underlättas. De kan ske med hjälp av metoder som existerar för att minimera deras utbredning men även genom att väva in dem i en stad och därmed minimera intryck utav dem. Istället för störande avbrott i staden kan de bli en länk i kedjan som binder samman i staden. Med förändrade inställningar kan det hjälpa till att frångå uppfattningen om dem som döda ytor som separerar levande platser från varandra (Manville och Shoup, 2005, Sid. 244).

”Alla tiders torg” är ett exempel där planering integrerar bilen i ett fungerande och hållbart förslag. En metod som används i utformningen av parkeringsplatsen kan liknas vid *Shared Use*. Detta då de har lyckats skapa en parkeringsyta som är flexibel och justerbar i förhållande till omgivande torget, aktiviteterna, byggnaderna och människorna (EPA, 1999, Sid. 14). Fokusen är inte endast lagd på att uppfylla en funktion, dvs. en yta där bilar kan parkera och förvaras. Istället uppstår en anpassningsbar och föränderlig yta som väver samman parkeringen med omgivningen på ett givande sätt. Givande i den meningen att de i sitt förslag har gestaltat parkeringsytan så att den bidrar till att ytan kan användas mer frekvent och undvika att stå tom under stor delar av dygnet och året. Något som kan vara en förutsättning vid planering av parkeringsytor i städerna (EPA, 2008, Sid. 10). Det blir av vikt att vara medveten om att en yta ska kunna fungera och samspela med dess omgivning under alla dess faser. Oavsett om den är helt full eller öde så ska den kunna smälta samman med omkringliggande miljö och bli platser där människor kan röra sig fritt oavsett tidpunkt. Det är i denna bemärkelse det är viktigt att planering av parkeringsytor sker med utgångspunkt i att de ska vara anpassningsbara efter omgivningen.

Dock borde inte parkeringsplanering och gestaltning handla om att dölja parkeringsytor för att därmed slippa intrycket av dem. Istället kan det kanske handla om att lyfter fram dem och arbetar med inställningen att parkeringsplatser kan bli fina platser där människor aktivt väljer parkera sina bilar när de befinner sig i staden. På så sätt kan intrycket att dem bidrar till mindre attraktiva stadsrum och att de ses som störande inslag i den levande staden motverkas. Styrkan i ett samhälle bygger på att det finns sociala utrymmen tillgängliga för alla. Dessa platser uppstår och utgörs av kopplingen och rörelsen mellan de privata och publika, genom deltagande i och på dessa platser utvecklar individer sin roll som stadsinvånare (Sheller och Urry, 2000, Sid.731). Genom att uppmärksamma parkeringsytorna i stadsrummet där detta möte mellan offentligt och privat kan förekomma hade de kunnat bli mer värdefulla. Denna uppmärksamhet hade kunnat ske med hjälp av innovativ design, gestaltungs- och planeringslösningar.

Om nya element kan komma in på dessa ytor som exempelvis färg, växter och belysning kan det förändra intrycket av dem som Topotek1s projekt är exempel på. De har med sina parkeringsplatser lyckats frångå uppfattningen av gråa och livlösa ytor som behövs gömmas undan. Vidare visar Topotek1 att det går att överge inställningen att parkeringsytan enbart är ett resultat av en funktion som förekommer enligt Manville och Shoup (2005, Sid. 240). Istället går det att tänka utanför rådande normalitet som Topotek1 gör. I dessa två projekt lyckas det tyska landskaparkitektkontoret väva in landskaparkitektur med urbana lösningar som bidrar till en ökad stadskänsla på ordinära parkeringsytor. Genom att samspela med funktioner som är fallet i Flämingstrasse eller där funktioner skiftar som i KAIAK Market Parking kan fler få tillgång till en yta som i många andra fall hade upplevts som steril och

död. Nu möjliggör det istället för fler möten och att befolkas av människor som i vanliga fall inte skulle uppehålla sig där ifall de inte enbart skulle parkera sin bil.

Att uppmuntra till ett ökat bilanvändande går emot de flesta i dagens samhälle med den rådande aktualiteten gällande klimathot och miljöpåverkan. Detta bidrar till en kluven inställning gentemot parkeringsytor; de ska finnas där för att underlätta tillgänglighet samtidigt som det finns en önskan att minska vårt bilberoende ur ett miljöperspektiv. Istället för ignorans och motstånd mot den existerande bilkulturen krävs det att de egenskaper som uppkommer runt bilen utnyttjas och se dessa som en utgångspunkt (Sheller och Urry, 2000, Sid. 754). Samtidigt måste även synsättet av parkeringsplatser utvecklas och till viss grad frångå att betrakta dem med enbart tekniska och funktionella ögon.

Bara för att parkeringsytan i första hand är en avsedd för bilar behöver det inte stanna vid det. Dessa ytor kan också bli en del i ett klimatmedvetet samhälle. Heifer Internationals gröna parkering är ett exempel som visar att med gröna parkeringsytor frångås inte den vanliga parkeringsestetiken nämnvärt. Istället är det uppbyggande som är den huvudsakliga skillnaden och som därefter resulterar i ett förändrat estetiskt intryck utav parkeringsplatsen i form av träd, buskar och planteringar. Med gröna inslag och metoder på parkeringsplatser kan det resultera i en minskad miljöpåverkan och som följd en förbättrad estetik på platsen som bryter av mot parkeringsytornas normalitet.

Om urbanisering enligt Sheller och Urry leder till en koncentration av människors vanor, en förtätning av staden och att platser förstärks är bilkulturens utveckling snarare motsatsen till detta. I kontrast till en tätare stad gör bilen att människors livsmiljö splittras och platser sprids ut (2000, Sid. 742). Dock hade parkeringsytorna kunna bli ett samband mellan dessa motpoler. Genom en mer erkännande roll i urbanisering skulle de kunna bidra till att motverka några av de effekter som bilkulturen ger upphov till. Om parkeringsytor effektivare kan smälta in i staden och det kan ske med faktorer som bidrar till att minimera deras effekter och påverkan i städerna kan det leda ett paradigmskifte gällande dessa ytor. Att se parkeringsplatser som ett verktyg som kan används vid förbättring och förtätning istället för att komma på metoder för att gå runt dem kan bidra till att de får en roll som uppskattas och inte negligeras.

NU?

Istället för att använda sig av begreppet anläggning när det gäller parkeringsytor borde det snarare betraktas som en applicering av dem. Anpassning till platsen borde ses som en obligatorisk utgångspunkt, så att omgivningen och de behov som finns tillgodoses. Att enbart anlägga gröna parkeringsytor där miljöpåverkan inte är nämnvärd ger kanske inte något till platsen istället hade parkeringsplatser med dubbla funktioner möjligtvis kunnat resultera i mer för den aktuella platsen.

En framtida hantering är troligtvis inte att planera om alla befintliga parkeringsytor men ett tillvägagångssätt hade kunnat vara att arbeta aktivt med att få in fler gestaltningsvärden på existerande parkeringsplatser. Precis som Topotek1 lyckades göra med sina projekt där grunden var befintliga parkeringsplatser. Vilken standard som sätts är individuellt men med rätt planering och enkla åtgärder kan platser och ytor förändras utan att de måste innebära en ombyggnad. Inför nya anläggningar borde högre krav kunna ställas på att få in planering och gröna värden. Det behöver inte heller handla om att göra om befintliga platser ur en hållbar synvinkel utan att det precis som med REBAR's installationer kan räcka med enstaka inslag för att påverka och lyfta platsen. De tävlingar som har anordnats samt det arbetet REBAR gör

och som till viss del har resulterat i PARK(ING) Day bidrar till att upplysa kring de möjligheter som finns med parkeringsplatser. Även om det inte är permanenta inslag så kan det ses som ett uppvaknade och en kommentar om parkeringsytornas roll i städerna och att synsätt av dem kan förändras. Det kan lägga en grund till framtida möjligheter rörande städernas parkeringsytor.

En annan intressant infallsvinkel är ifall bilanvändandet går åt andra hållet och minskar vilken roll kommer städernas parkeringsytor då spela? Kommer det då blir allt viktigare att få in gestaltning så att de inte upplevs som stora tomma, övergivna ytor, ett störande inslag i stadsbilden. Inträffar det ett uppmärksammande eftersom parkeringsytor då skulle kunna ses som onödiga eller hade det då kunnat ske en uppmärksamhet rörande deras tillgång av yta. Varför skulle ett sådant uppmärksammande inte kunna äga rum redan nu? Så ifall vi lyckas med bedriften att minska bilens utbredning och finner ett överskott av parkeringsytor är dessa inte bara tomma och öde asfaltsytor utan platser i sig själva som erbjuder mer än enbart bilförvaring.

AVSLUTNING

Exempel finns där parkeringsplatser har förändras med olika tillvägagångssätt. Genom att inte lägga störst vikt vid bilförvaring utan betrakta utvecklingen av dem från ett annat perspektiv har det resulterat i ett mervärde för parkeringsplatserna. Något som exemplifieras i form av minskad miljöpåverkan, en förbättrad mänsklig integration på platserna samt en förstärkt platskänsla. Dessa exempel ifrågasätter även dagens och framtida användning av parkeringsytor. Parkeringsplatser kan förbättras och bli viktiga i en stad, att uppmärksamma deras roll och bli varse om deras potential är en viktig del. Vidare är det viktigt att låta dem ta plats och betona att de är oundvikliga i en stad. Istället för att bygga bort dem kan de bli värdefulla platser, anpassade till omgivningen och där övergången mellan bilkörare till fotgängare sker. På dessa grunder hade de kunnat få en framtida roll i förtätning av städerna.

Ämnet parkering är väldigt brett och det finns mycket information som berör detta område. För min del underlättade då jag använde mig av avgränsningar för att hitta och använda mig av fakta som var relevant för det jag ville skriva om. Det hjälpte mig även att hitta nya aspekter som blev väsentliga för min uppsats. När jag väl hade kommit in i det blev det lättare att se ett mönster som jag lade grunden till och därefter jobbade efter så att det blev ett sammanhang i min uppsats.

Som jag nämnde inledningsvis hade det kunnat vara givande med en fallstudie. Möjligtvis hade det varit intressant att använda mig av mitt arbete som grund och därefter testat teorier och tankar som jag har kommit fram till på olika parkeringsplatser. Det perspektiv jag har valt att använda mig av har varit rätt övergripande, att göra en inzoomning och titta mer på nordiska förhållanden och kanske rentav enbart fokuserat på Sverige hade också varit intressant för att kunna föreslå mer konkreta förändringar. Det hade också gjort det möjligt att visa vad som fungerar i praktik och få belägg för detta men även vad som inte fungerar och undersöka den problematiken.

Avslutningsvis vill jag med detta arbete betona och visa på de möjligheter som faktiskt finns med dessa stora ytor som parkeringsplatser utgör i våra städer och vad de kan generera i, både miljömässig, för individen samt för en förbättrad stadsmässighet.

REFERENSER

Vetenskapliga artiklar

- *The Architecture of Parking Areas: a Challenge of Landscape Design. Garden-Infrastructure in Periurban Areas*, P.Tassinari and E. Dall'Ara, 2010
- *The City and the Car*, Sheller and Urry, 2000
- *The evidence base for parking policies – a review*, Greg Marsden, 2006
- *Parking infrastructure; energy, emissions, and automobile life-cycle environmental accounting*, Chester et al, 2010
- *Parking, people and cities*, Michael Manville and Donald Shoup, 2005

Artiklar

- "Principles of smart downtown parking", Kent Roberson, 2005 tillgång http://www.mdf.org/documents/mdc_smart_parking.pdf 19.04.11

Hemsidor [online]

- Arkitektens hemsida, (2009) <http://www.arkitekt.se/s51745/f943> 04.04.11
- designbooms hemsida, (2009), <http://www.designboom.com/nissan.html> 28.04.11
- EPA; United States Environmental Protection Agency's hemsida (2011) <http://www.epa.gov/region6/6sf/bfpages/bfheifer.htm> 19.04.11
- PARK(ing) day's hemsida, (2011) <http://parkingday.org/about-parking-day/> 28.04.11
- Peabs hemsida, (2011) <http://www.peab.se/Miljo--framtid/Miljoklassningssystem/LEED/> 28.04.11
- Public design festival's hemsida, (2011) <http://www.publicdesignfestival.org/publicdesignfestival/it/home/> 18.05.11
- REBARS's hemsida, (2011) <http://www.rebargroup.org/projects/walklet/>, 28.04.11
- SMRC; The Stormwater Manager's resource Center's hemsida (2011) http://www.stormwatercenter.net/Assorted%20Fact%20Sheets/Tool4_Site_Design/GreenParking.htm 04.04.11

- Sydvästs hemsida, (2009)
<http://www.sydvast.se/?show=projects&page=4&image=&view=text&type=cat&catid=25> 28.04.11
- Topotek1s hemsida, (1999)
http://www.topotek1.de/system/production/project/download_en/38/fl_mingstr_eng.pdf 04.04.11
- Topotek1s hemsida, (2007) <http://www.topotek1.de/#/en/projects/chronological/22> 28.04.11
- UWEX, University of Wisconsin – Extension's hemsida, (2005),
<http://www.uwex.edu/ces/cced/downtowns/lrb/lrb/may05lrb.pdf> 19.04.11

Rapporter

- English Partnerships, The national regeneration agency, (2006), *Car parking – What works where*
- EPA; United States Environmental Protection Agency, (2008), *Green parking lot Resource Guide*
- EPA; United States Environmental Protection Agency, (1999), *Parking Alternatives, Making way for Urban infill and brownfield redevelopment*,
- Maryland Office Of Smart Growth, (2005), *Driving Urban Environments: Smart Growth Parking Best Practices*
- Statens folkhälsoinstitut, Faskunger J, (2008), *Samhällsplanering för ett aktivt liv-fysisk aktivitet, bygg miljö och folkhälsa*
- Toronto City Planning, (2007), *Design guidelines for 'greening' surface parking*
- Trafikverket, Johansson R och Rösen M., (2010), *Shared Space – Attraktiva stadsrum för alla*

E-böcker

- Parking spaces [Elektronisk resurs] a design, implementation, and use manual for architects, planners, and engineers / Mark C. Childs. 1999, New York